

PEUGEOT 404 ET LANCIA FLAVIA COUPÉS

La bourgeoise

PAR YVON BOTCAZOU / PHOTOS PILOU

Dans le monde de la grande série "prêt à porter" des années 60, la "haute couture" n'était plus à l'ordre du jour. Cependant, la formule raffinée du coupé était toujours prisée des carrossiers italiens. Peugeot et Lancia ont ainsi fait appel au même "faiseur", Pininfarina, pour la 404 et la Flavia....



et l'aristocrate





Ah, la 404, voiture de la bourgeoisie provinciale ! Le petit garçon que j'étais au début des années 70 admirait régulièrement dans la cour d'un hôtel particulier situé sur la place du Centre de Guingamp (sous-préfecture des "Côtes-du-Nord" à l'époque), un coupé 404 sagement garé à l'ombre d'un grand arbre. Ses feux arrière en lame de couteau légèrement inclinés, sa ligne de toit et les arêtes des ailes arrière soulignées de chromes étaient pour moi l'expression du parfait bon goût automobile ; il faut dire que mon regard n'avait jamais croisé la calandre altièrre d'un coupé Flavia...

Parenthèse fermée sur mes souvenirs, le coupé 404 était bien fait pour une clientèle aisée et fidèle à la marque sochalienne, soucieuse d'une voiture "de bon ton" et imperméable aux solutions mécaniques avant-gardistes : dans les conversations entre médecins et notaires, l'injection Kugelfischer devait déjà être considérée comme une audace folle...

Raffinements mécaniques et savoir-vivre

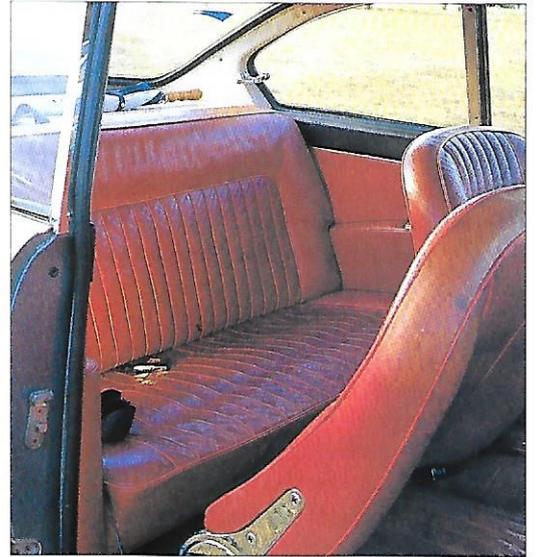
Quant au coupé Lancia Flavia, il s'adressait en France à une clientèle encore plus élitiste, éprise de raffinement esthétique... et mécanique ; pensez, un quatre cylindres à plat "tout alliage", des freins à disque sur les quatre roues, et surtout la traction avant, la première de la marque italienne, le tout avec une ligne à la fois sobre et sportive.

Ces deux coupés partagent plusieurs points communs. D'abord, ils sont tous deux dérivés de berlines aux apparences très sages apparues à la même

époque. Mais surtout, les deux marques avaient choisi Pininfarina, "le" grand couturier italien qui, au début des années 60 imposa sa suprématie en dictant ses principes esthétiques, pour mieux les décliner ensuite avec de subtiles variantes. Pour les coupés 404 ou Flavia, Pininfarina n'hésitera pas à puiser dans le registre habituellement réservé à Ferrari (en particulier la 250 GTE) ; on a connu pire source d'inspiration... Enfin, Lancia adoptera aussi l'injection Kugelfischer sur la Flavia à partir de 1965.

Auto-biographies...

Sa Flavia, François de Ronne l'a achetée en 1975 à un représentant des disques Barclay, qui la tenait lui-même d'un directeur des usines Lesieur. Sortie en mai 1965, son numéro de série est le 815 330-11927. En bel état, elle n'a nécessité que la poursuite d'un entretien scrupuleux et une peinture neuve en 1982 pour atteindre... 270 000 km avec sa mécanique d'origine ! Le moteur fut alors changé pour un autre accusant 20 000 km refait à neuf et elle s'achemine allègrement vers les 300 000 km... Le coupé 404 de Christian Perchat (n° de série 6-800 665) fut immatriculé le 5 avril 1967 : il le tient de sa grand-tante qui l'avait commandé neuf au Salon de l'Auto ; elle l'utilisera jusqu'à l'âge de 82 ans, modérément puisque lorsqu'elle la cédera à son petit neveu en 1979, la 404 totalisait à peine 30 000 km. Cependant, un manque évident d'entretien et une carrosserie marquée par les stationnements dans les hauteurs cannoises conduiront à une grosse révision de la mécanique et à une nouvelle peinture, blanche au lieu de bleu métal à l'origine. C'est ainsi qu'elle se présente aujourd'hui, avec à peine 76 000 km au compteur ; elle est tout juste rodée !

Peugeot 404 et Lancia Flavia coupés

Page de gauche, tout en conservant les doubles phares et la calandre de la Flavia berline, Pininfarina a réussi un dessin à la fois classique et personnel. A son bord, le cuir et le bois créent une ambiance sportive et cossue, mais l'habitabilité arrière est mesurée. Ci-dessous, la Flavia et la 404 sont toujours des dévoreuses de départementales.



Peugeot 404 et Lancia Flavia coupés

1965, c'est l'année de sortie de la Flavia 1,8 l de François de Ronne, mais la sienne est équipée d'un classique carburateur, alors que la 404 1967 de Christian Perchat a recours aux vertus de l'injection. Pour autant, la confrontation reste équilibrée. Il en aurait été tout autrement si nous lui avions opposé une Flavia "Iniezione" : sa puissance passe alors à 102 ch, à comparer aux 88 du 1,6 l de la sochaliennne...

Sous le capot, son architecture "à plat" et son positionnement en porte-à-faux avant le font disparaître complètement sous l'énorme filtre à air en forme de polochon. Et à l'opposé, le vaste couvercle de malle dévoile un coffre au volume plus que suffisant pour les 2+2 passagers qu'elle peut emmener. Quant aux portes, elles ouvrent sur un monde de raffinement : les sièges sont en cuir rouge (ici admirablement patinés), le tableau de bord est en vrai bois d'arbre et révèle une riche instrumentation Veglia derrière un beau volant à jante bois et branches en aluminium : sous la visière sont regroupés le compteur de vitesse et le compte-tours (avec zone rouge à 5 500 tr/mn), séparés par trois petits compteurs renseignant sur le niveau de carburant, la température d'eau et la pression d'huile, complétés par une batterie de voyants.

Combien ?

Ces deux coupés griffés Pininfarina ne causeront pas trop de soucis à votre banquier si vous décidez de casser votre tirelire. Dans les deux cas, il faut compter entre 40 000 et 50 000 F pour un exemplaire en bon état d'origine ou bien restauré et ne nécessitant aucun travail important. En ce qui concerne les Lancia, les premières 1500 sont les moins chères et les 1800 injection les plus cotées. Pour un exemplaire à restaurer ou incomplet, les prix plancher descendent en dessous des 10 000 F, mais avant tout achat pensez aux coûts de restauration des deux modèles ; comme dit l'adage, "Le bon marché coûte toujours trop cher" !

Les commandes d'essuie-glaces, de phares, de la ventilation et du rhéostat d'éclairage des compteurs sont rassemblées sous la forme d'un clavier à gauche du volant. Le levier de vitesses, très long, jaillit d'une console non d'origine, mais rajoutée par son premier propriétaire. La Flavia était (déjà) équipée de ceintures et les passagers arrière ont à leur disposition un cendrier dans chaque accoudoir et des vitres entrebâillables.

Mais le plus étonnant, c'est le raffinement et le soin apportés aux détails par Lancia, comme une maîtresse de maison soucieuse du bien-être de ses hôtes ; des voyants rouges s'allument dans le bas des portières pour signaler leur ouverture, une fois le moteur lancé, vous pouvez enlever la clé de contact pour ouvrir la boîte à gants, l'intensité du petit témoin vert à droite du volant varie inversement avec la luminosité des cadrans, et surtout, l'un des deux boutons du cendrier de la planche de bord est amovible, car il fait office... d'allume-cigares !

Installé au volant, l'impression d'espace est réelle mais les passagers arrière en paient la contrepartie, avec une place pour les jambes réduite à la portion congrue (par rapport à la berline, l'empattement du coupé Flavia a été compressé de 17 cm).

Discretion et équilibre

L'assise est basse, mais permet une visibilité sans reproche, grâce au capot plongeant. Une fois le contact mis, la mécanique se signale surtout par sa discrétion, très éloignée des épanchements sonores que l'on associe d'habitude à un moteur latin, et ce caractère persiste lors des montées en régime. L'embrayage est une formalité et le maniement de la boîte de vitesses, comme son étagement, sont sans reproches : les essais d'époque la gratifiaient de 50 km/h en 1^{re}, 80 en 2^e, et 130 en 3^e.

Mais plus que ses reprises, la Flavia coupé s'apprécie pour sa souplesse, qui permet de reprendre nonchalamment en dessous de 50 km/h sur le





Avec sa lunette arrière en retrait des montants, les discrètes "hanches" des ailes arrière et les feux inclinés, la vue de trois quarts arrière est peut-être le meilleur angle du coupé 404. A l'intérieur, le garnissage en skai est très cossu, mais l'immense volant et la commande de boîte au volant renseignent immédiatement sur le caractère "calme" de la Peugeot.

Peugeot 404 et Lancia Flavia coupés



Pour Christian Perchat (Peugeot 404),
comme pour François de Ronne (Lancia Flavia),
leurs voitures sont des connaissances de longue date.

Clubs

Actuellement, le Lancia club de France, présidé par Daniel Pottier, a recensé une soixantaine de Flavia de tous types en France (berlines, coupés Pininfarina, cabriolets Vignale et Sport Zagato) ; un chiffre honorable, considérant la faible diffusion du modèle due à son prix élevé.

Si le 404 coupé n'a connu qu'un modeste succès en sept ans (à peine plus de 6 800 exemplaires, à comparer aux presque 20 000 Flavia), sa popularité est plus grande en France. Le club, animé par Michel Verdier accueille également les berlines depuis 1993 ; à ce jour plus de 500 membres et autant de voitures sont recensés.

Club 404 CCB, 160, avenue de Clichy, 75017 Paris, tél./fax 01 42 63 57 25.

Lancia club de France, 15, rue des Innocents, 75001 Paris, tél. 01 45 08 15 01

rapport supérieur sans que le moteur ne proteste. Bref, une mécanique apte à tailler de la départementale et de la nationale sur un mode soutenu et aujourd'hui, des incursions sur la voie de gauche des autoroutes ne l'effraieront pas. En conduite normale, la traction avant et le moteur en porte-à-faux se font oublier, mais ils se rappelleront à votre bon souvenir dans les virages pris à bonne allure par une tendance naturelle au sous-virage. Rien de dramatique cependant ; on connaît des voitures actuelles bien plus déséquilibrées.

Enfin, la suspension, malgré ses antédiluviens ressorts à lames et son pont arrière rigide, réussit l'exploit de ménager à la fois une tenue de route saine et un confort des plus satisfaisants. Du moins sur bon revêtement ; si vous voulez la pousser dans ses retranchements sur route sinueuse et bosselée, elle vous fera comprendre très vite que ce n'est pas le genre de la maison. Alors pourquoi insister ? Derniers points, la direction à vis et à galet, bien que jugée par les essayeurs de l'époque trop démultipliée, n'en est pas pour autant gênante, et l'efficacité des freins à disque avec double circuit est tout à fait d'actualité.

Belle mais peu prodigue

Changement d'univers lorsque l'on passe dans le coupé 404. Si l'élégance de la ligne, le gabarit extérieur et l'espace intérieur sont globalement comparables à celui de sa rivale italienne (avec laquelle elle partage le ciel de toit et les garnitures de seuils de portes), les similitudes s'arrêtent là.

Le modèle 1967 dispose du nouveau combiné à trois compteurs (des Jaeger) : c'est mieux que l'ancien cadran horizontal, mais l'énorme volant à cerclé curieusement implanté en biais est toujours un héritage des berlines ; si les clients ne s'en plaignaient pas, on regrette aujourd'hui le manque de personnalité de l'ensemble. Le noir dominant dans l'habitacle est forcément moins enjoué que les garnitures rouges de la Flavia. Les sièges en skai (le cuir était réservé aux cabriolets), profondément rembourrés ont remarquablement vieilli : ils sont cossus à l'œil... et agréables au séant et une moquette bleue recouvre le tapis de sol en caoutchouc. Sous le capot, on retrouve le bloc incliné bien connu, avec ses tubulures d'injection, là aussi masquées par un gigantesque filtre à air et dans le coffre, aussi vaste que celui de la Flavia, la roue de secours est posée à plat au lieu d'être montée verticalement.

Mais où la 404 marque le pas face à l'italienne, c'est dans le traitement des détails : pas de compte-tours (à sa place, une grosse montre), pas d'indicateur de pression d'huile et juste les commandes de chauffage (l'appareil est situé en dessous, juché sur le tunnel de transmission), un cendrier et un allume-cigares pour compléter le tout. Enfin, les vitres arrière sont fixes, avec un seul accoudoir central pour les passagers arrière ; vous avez dit austérité ?

Boîte à malices

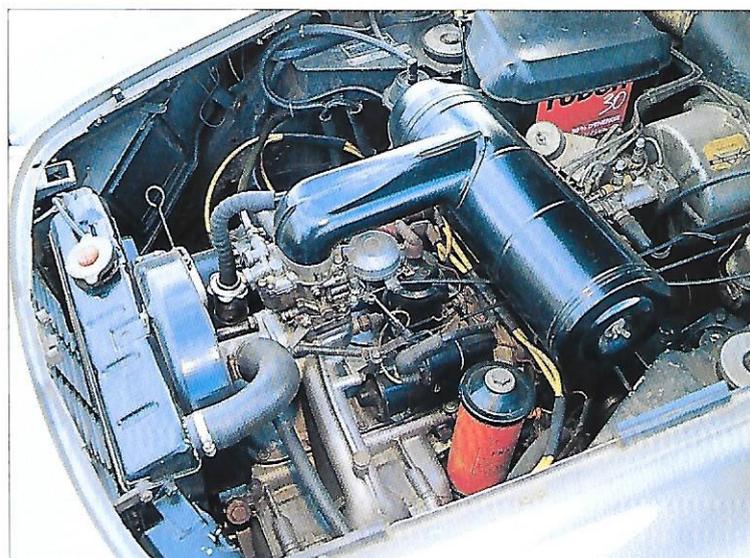
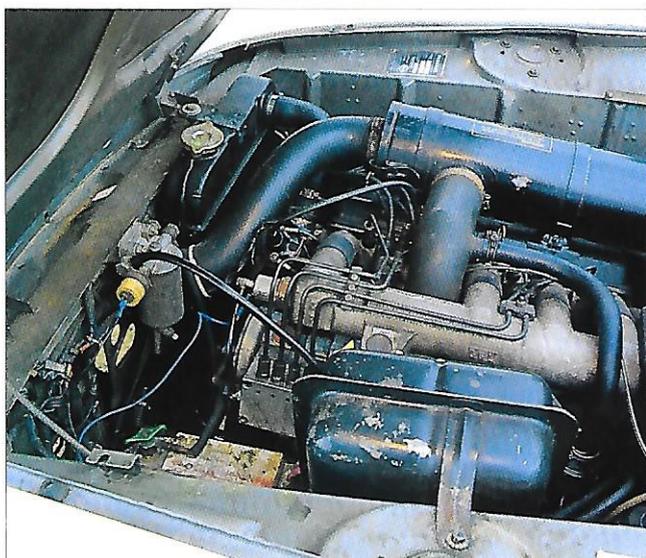
Dernier "détail" d'importance : la commande de boîte de vitesses au volant, dont la grille est au premier abord déconcertante : quelle idée de placer la première en bas vers soi (là marche arrière est en haut), la 2^e et la 3^e dans le même axe, et la 4^e au fond du couloir, pardon, en haut vers la planche de bord ! Très dissuasif pour l'amateur de conduite "pied dedans", mais l'habitude venant, cette boîte à malices sait se faire oublier, surtout grâce à la formidable souplesse du moteur "injecté" : une qualité (partagée avec sa concurrente) déjà louée voici trente ans et toujours surprenante aujourd'hui pour un "petit" 1,6 l. En troisième, vous voilà le roi des départementales : traversées de villages ou dépassements sont une formalité, quoique les montées en régime soient moins mélodieuses et plus sonores que la Flavia.

Et les freins ? A l'époque où les disques représentaient le *nec plus ultra*, Peugeot restait cramponné à ses tambours, mais face aux critiques, réagissait par le montage de la fameuse assistance Hydrovac ; si vous êtes prévenu de la brutalité légendaire de son fonctionnement, tout va bien, mais gare à ne pas se faire surprendre !

Malgré la relative modestie des chiffres sur le papier, la 404 se révèle une dévoreuse de kilomètres à bonne allure, dans un confort de bon aloi procuré par la suspension qui doit pourtant son salut là aussi à un pont rigide à l'arrière. Que ce soit en ligne droite ou dans les enchaînements de virages, le comportement reste imperturbable, grâce aux barres antiroulis dont la berline était dépourvue et la 404 se conduit avec une facilité déconcertante, toujours en gardant en tête que vous n'êtes pas au volant d'une sportive.

Très comparables dans leur définition et leur comportement (que l'on pourrait résumer par le slogan "Travel with style"), les coupés Peugeot 404 et Lancia Flavia cultivent cependant leur différence d'approche dans leur "façon de vivre", telle une bourgeoise et une aristocrate. ◆

Tous nos remerciements à François de Ronne et Christian Perchat pour leur disponibilité, aux Club 404 CCB et Lancia club de France pour leur aide à la réalisation de ce "Face à Face", ainsi qu'à l'Amicale Jean-Baptiste Salis pour son accueil sur l'aérodrome de Cerny-La Ferté-Alais dans l'Essonne (tél. 01 64 57 55 85), qui réunit une superbe collection d'avions anciens.



Quatre cylindres en ligne incliné, propulsion et freins à tambour pour la 404 coupé (à gauche), ou quatre cylindres à plat, traction avant et freins à disque pour la Flavia (à droite) ; c'est sur le plan technique que ces deux coupés se différencient le plus. Seul point commun, le choix de leur alimentation offert par Peugeot et Lancia : classique carbu (comme cette Flavia) ou injection Kugelfischer (comme cette 404).

Caractéristiques techniques

	PEUGEOT 404 COUPÉ INJECTION 1967	LANCIA FLAVIA COUPÉ CARBU 1965
MOTEUR	longitudinal avant	longitudinal avant
Cylindrée	4 cylindres en ligne, 1 618 cm ³	4 cylindres à plat opposés, 1 800 cm ³
Alésage et course	84 x 73 mm	88 x 74 mm
Puissance fiscale	9 CV	9 CV
Puissance maxi	88 ch DIN à 5 700 tr/min	92 ch CUNA à 5 200 tr/min
Couple maxi	14,4 m.kg SAE à 2 800 tr/min	14,9 m.kg CUNA à 3 000 tr/min
Taux de compression	8,8 à 1	9 à 1
Bloc/culasse	en fonte chemisée/alliage	alliage/alliage
Vilebrequin	cinq paliers	trois paliers
Distribution	arbre à cames latéral, soupapes en tête inclinées	deux arbres à cames centraux, entraînés par chaînes
Alimentation	injection mécanique Kugelfischer	1 carbu inversé double corps Solex C32 PAIA 8
Electricité	batterie, 12 V, alternateur	batterie, 12 V, dynamo 300 W
Refroidissement	par eau, ventilateur thermostatique	par eau
TRANSMISSION	propulsion	traction avant
Embrayage	à diaphragme, commande hydraulique	à sec
Boîte de vitesses	4 rapports synchronisés, levier au volant	4 rapports synchronisés, levier central
CHASSIS	carrosserie autoporteuse en acier	carrosserie autoporteuse en acier
Suspension avant	indépendante, tubes de guidage verticaux, ressorts hélicoïdaux / amortisseurs télescopiques, triangles inférieurs	indépendante, leviers triangulés et ressort à lames transversal, amortisseurs télescopiques
Suspension arrière	pont rigide, ressorts hélicoïdaux / amortisseurs télescopiques	essieu rigide, ressorts longitudinaux à lames, amortisseurs télescopiques
PNEUS	165 x 15 XAS	165 x 15
FREINS	hydrauliques à tambour AV et AR, Hydrovac	hydrauliques à disque Dunlop AV et AR, servo
DIRECTION	crémaillère	à vis et à galet
CARROSSERIE	coupé 2+2 places	coupé 2+2 places
DIMENSIONS		
Longueur/largeur	4,49 m/1,68 m	4,48 m/1,61 m
Hauteur	1,38 m	1,35 m
Voies AV/AR	1,345 m/1,280 m	1,30 m/1,30 m
Empattement	2,65 m	2,48 m
Poids à vide	1 125 kg	1 160 kg
PERFORMANCES		
Vitesse maxi	167 km/h (usine)	173 km/h (usine)
Consommation	environ 10 l/100 km	environ 10 l/100 km
PRIX	19 550 F	26 400 F (en 1967)
PRODUCTION	5 196 (+ 1 638 à carburateur)	19 293 (dont 3 725 1500)

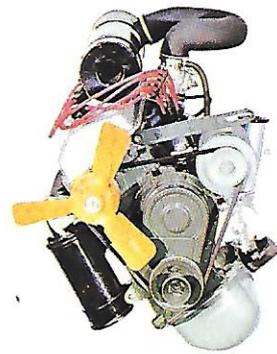
A surveiller

La réputation d'autodestruction des carrosseries italiennes de la grande époque n'est plus à faire et ce sont d'abord les atteintes de la corrosion que vous devez traquer sur les deux modèles, en particulier au niveau des soubassements, avec à la clef des frais de remise en état conséquents.

Autre sujet d'inquiétude, les accessoires spécifiques (feux, enjoliveurs, pare-chocs, sellerie) le plus souvent introuvables. Côté mécanique, si l'on connaît la réputation d'indestructibilité de la Peugeot, la Lancia n'est pas mal lotie non plus malgré sa sophistication, sous réserve que l'entretien ait toujours été suivi et soigneux.

Pour l'entretien, le pont à vis de la 404 ne tolère que l'huile spécifique "étudiée pour", un remplacement du joint de culasse semble de bonne augure aux alentours des 100 000 km et l'Hydrovac ne se trouve plus en neuf ; il peut être reconditionné par les bien connus Ets Etient (tél. 01 46 24 70 86). Sinon, pas de spécialiste ; outre le club, vous pouvez contacter le service pièces détachées du musée Peugeot à Sochaux (tél. 03 81 94 48 21)

Parmi les subtilités de la Flavia, il faut porter une grande attention à la tension des chaînes de distribution, très délicates à régler et aux silentbloks supportant le ressort à lames transversal à l'avant qui, en se déformant, peuvent dérégler la géométrie du train avant. Le club n'a pas de service pièces détachées, mais il existe quelques spécialistes en France.



Apparu au Salon de Paris 1961, le cabriolet 404 fait sensation avec son dessin Pininfarina et son moteur incliné, disponible en option avec l'injection Kugelfischer ; une première en grande série !

PEUGEOT 404 COUPÉ Dans l'ombre du cabriolet



Par leur décor, les photographies publicitaires exaltaient le caractère bourgeois du coupé 404, plus cher encore que le cabriolet qui n'était déjà pas donné...

La 203, premier coupé Peugeot d'après-guerre, carrossé "à la maison", n'ayant pas rencontré le succès (953 exemplaires en deux saisons !), la firme sochaliennaise n'éprouvera pas le désir de renouveler l'expérience avec la 403, dont la seule version cabriolet est chargée de représenter le haut de gamme. A l'aube des années 60, la collaboration avec Pininfarina se faisant plus étroite avec l'étude de la 404 (l'une des descendantes de la ligne "Florida" avec les Fiat 1800, ou les "clones" anglais Morris Oxford/Austin Cambridge), les données ont changé et Peugeot demande au carrossier italien d'étudier et de fabriquer les dérivés ludiques de son nouveau haut de gamme.

Puisant une fois encore dans ses créations antérieures (Ferrari 250 GT 2+2, Fiat 1200/1500 cabriolet et prototype Cadillac Starlight), le cabriolet 404 présenté au Salon de Paris 1961 étonne car, si il conserve son plancher et son empattement, ce n'est pas un simple "décapsulation" de la berline comme la 403 et Peugeot innove en proposant l'alimentation par injection, jusque-là réservée à la seule et intouchable Mercedes 300 SL !

Un an plus tard, Peugeot complète la gamme avec la version coupé. Les couleurs sont plus discrètes et l'intérieur est habillé de tissu. La ligne plaît immédiatement, ainsi que la finition et l'agrément

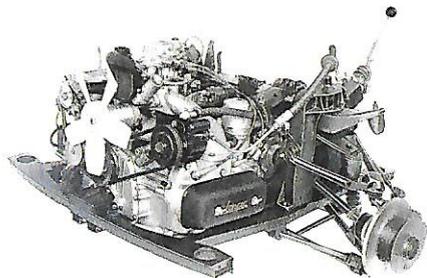
du moteur. Seul bémol ; le prix, qui atteint presque le double de la berline, les freins jugés trop justes et la commande de boîte récalcitrante. La clientèle s'en accomode cependant, mais l'on note une nette préférence pour le cabriolet, tarifé légèrement moins cher. Les améliorations se font progressivement : les modèles 64 reçoivent en lot un nouveau moteur à cinq paliers au lieu de trois et des clignotants avant rectangulaires, l'année suivante, l'assistance de freinage Hydrovac fait son apparition, alors que la version injection gagne 11 CV SAE.

C'est pour le millésime 1967 qu'interviendront les plus importants changements : nouveau masque avant avec calandre intégrant deux antibrouillard, pare-chocs rehaussé et clignotants agrandis, tableau de bord à trois compteurs et lunette arrière panoramique pour les cabriolets.

Un an plus tard, la boîte de vitesses adopte enfin une grille "européenne" et pour son dernier millésime (1969), le levier passe enfin au plancher. Au Salon de Genève 1969, les 504 coupé et cabriolet, toujours signés Pininfarina, prennent la relève, après que 10 389 cabriolets et seulement 6 834 coupés aient été produits.

Heureuse surprise en cette fin d'année 96 ; avec le coupé 406 présenté au dernier "Mondial" de l'auto, Peugeot renoue enfin avec une lignée interrompue voici treize ans.

La tradition est respectée avec une lignée Pininfarina dont le "look" de petite Ferrari 456 GT en fait la digne héritière des coupés sochaliens...



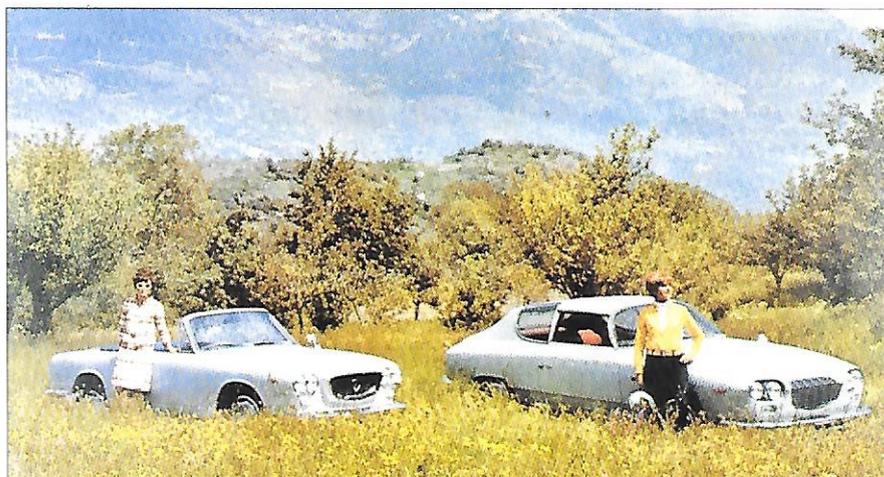
Moteur boxer placé en porte-à-faux de l'essieu avant, traction avant et freins à disque : Antonio Fessia avait su imposer cette mécanique originale, garante d'un comportement très sûr. A droite le coupé Flavia est remodelé en 1969 : l'avant perd beaucoup de sa personnalité.



LANCIA FLAVIA COUPÉ La "Ferrari du pauvre"

Six mois après l'apparition de la 404, nouveau fer de lance de Peugeot, Lancia présente à son tour une berline moyenne à l'automne 1960. La Flavia représente pour son constructeur, qui cultive sa tradition d'originalité et de raffinement, une petite "révolution culturelle" avec l'adoption d'un tout nouveau quatre cylindres à plat en alliage positionné en porte-à-faux et surtout de la traction avant ; c'est le fruit des études du directeur technique Antonio Fessia, déjà responsable de la Flaminia. Malgré son train avant chargé, le comportement de la Flavia est équilibré, et elle bénéficie en plus de quatre freins à disque. Les critiques concernent son prix, sa consommation et surtout sa ligne carrée dépourvue de charme.

Au printemps 1962 apparaît le premier dérivé Flavia : le coupé Pininfarina ; il reprend les grandes lignes de la Ferrari 250 GT 2+2 coupé (d'où son sobriquet de "Ferrari du pauvre", plus valorisant que péjoratif !), adaptées à la base de la Flavia qui pour l'occasion a été raccourcie de 17 cm. La construction est toujours très soignée, les doubles phares de la berline et sa grande calandre en blason sont conservés, les blocs optiques arrière passent à l'horizontale et le levier de vitesses au plancher. Sur le plan mécanique, la puissance grimpe à 90 ch grâce à un nouveau profil d'arbre à cames et à deux carburateurs. Un an plus tard, inspiré par les préparations de Nardi, Lancia propose une version 1,8 l (avec simple carbu) à peine plus puissante, mais pour le plus grand bénéfice du couple. En corollaire, le tableau de bord adopte des cadrans circulaires. Dans la foulée, deux autres variantes de la



Les autres dérivés de la berline Flavia faisaient appel aux autres carrossiers italiens : Michelotti/Vignale pour le sobre cabriolet et Zagato pour la très curieuse Sport.

Flavia sont présentées : le cabriolet, dessiné par Michelotti et réalisé chez Vignale, et le coupé Sport Zagato aux lignes pour le moins déroutantes.

En 1965, Lancia propose à son tour le montage de l'injection sur les Flavia ; il s'agit d'un système Kugelfischer très similaire à celui monté sur les Peugeot ; la puissance dépasse alors 100 ch et la consommation baisse en parallèle. Le Salon de Genève 1969 voit la grande mutation du modèle qui passe à 2 l de cylindrée, d'où l'adoption de la dénomination "Flavia 2000", alors que la proue et la poupe sont profondément remaniées, rendant la Flavia plus moderne, mais aussi plus impersonnelle. La disparition du bois sur le

tableau de bord est compensée par l'adoption de la direction assistée et des vitres électriques.

En déroute financière au début des années '70, Lancia passe dans le giron de Fiat, qui supprime l'appellation Flavia. La "Lancia 2000" gagne au change une boîte à cinq rapports et le retour à une planche de bord "boisée". La dernière évolution sera une version HF, utilisant toujours une injection, mais développée par Bosch cette fois et la Flavia coupé s'effacera discrètement de la gamme en 1974 avec près de 20 000 exemplaires produits ; elle n'aura jamais de descendance directe dans la gamme, les Beta coupé et HPE relevant d'une philosophie différente. ♦